

108 年特種考試地方政府公務人員考試試題

等別：三等考試
類科：交通行政
科目：交通政策

一、請說明地方政府應如何利用轉運站，整合市區及城際公共運輸？(25 分)

《考題難易》★★(簡單)

《解題關鍵》本題「公路客運轉運站之規劃整合」係近幾年高普特考多次出現的考古題，一般程度考生只要有針對考古題深入分析及加強準備，應不難得分。

【擬答】

(一)轉運站的定義及其設計內涵

- 1.所謂「轉運站」或「公車轉運站」(或稱公路客運轉運站)係指一個可由一家或多家公路客運業者參與營運，同時並與其他運具在路線、班次、時刻表、資訊等方面進行整合，使乘客能夠方便、快速地完成公路客運間或與其他運具間轉運行為之客運場站。例如目前已營運中的臺北市臺北(交九)轉運站及市府轉運站等皆屬之。
- 2.國內各地方政府陸續啟用「轉運站」，其設計內涵說明如下：
 - (1)場站主要空間組成包括轉乘地點(含臨停區、公車站、停車場月台)、出入口及場站外重要通道、進出站大廳、場內主要通道(含穿堂層、驗票區)及候車室等區域，均應妥善規劃設計。
 - (2)針對場站內旅客在不同運具間轉乘時，應在大廳及候車室等主要駐足區域，適當地以各種資訊顯示設備提供充分之時刻表等整合資訊。
 - (3)場站內主要通道、出入口及場站外重要通道等則為旅客快速通過之區域，應著重在場站設施與轉乘地點之方向導引及必要之諮詢服務。
 - (4)場站內提供整合指示系統之規劃設計，應包括場站之導引指標、配置圖、各運具動態顯示器及相關服務。

(二)各地方政府推動設置「轉運站」政策，應從營運者、使用者(乘客)及非使用者(或社區)等角度，來整合市區及城際公共運輸，茲分述如下：

- 1.從營運者角度來規劃整合：

政府協整合市區及城際公共運輸等業者，建議以儘量減少場站營運成本及人事成本、提高車輛平均乘載率、提高每車公里之營收值、提高行車準點率及回轉率等項為目標。
- 2.從使用者(乘客)角度來規劃整合：

政府整合市區及城際公共運輸時，建議以儘量提高班次密度而縮短乘客等車時間、讓乘客享有聯營路線票價較低之優惠、給予乘客增加更多的路線選擇(含直達路線或接駁路線)、提高搭乘安全性等項為目標。
- 3.從非使用者(或社區)角度來規劃整合：

政府整合市區及城際公共運輸時，建議以未來易於對業者監督考核、可有效紓解客運車輛進出市區之交通壅塞情形、減少市區空氣汙染及噪音等項。

二、試分析地方政府應如何利用軌道運輸改善市區及城際運輸？(25 分)

《考題難易》★★(簡單)

《解題關鍵》本題題目雖文字不長但牽涉範圍甚廣，建議可從「軌道系統功能服務定位」及「軌道系統聯外接駁運具」兩層面進行論述，一般程度考生只要有完整清晰觀念即可作答，但恐難寫得完整暨獲取高分。

【擬答】

(一)前言

- 1.台灣地區的區域鐵道路網之規劃，應檢核各條路廊與各運具(含鐵道網、區域鐵路網、捷運系統)之競合，並強化市區公車、公路客運、計程車等公共運輸之轉乘銜接。

2. 建議主要城市之次要運輸走廊（或邊緣）及二線城市的主要運輸走廊，可朝向以輕軌運輸系統為主之規劃，以配合中央扶植鐵道產業之政策。

(二) 建議臺灣地區各種軌道運輸系統應從「均衡運輸系統」(Balanced Transportation System) 的觀點，重新檢視各運輸系統，按其服務功能、市場區隔等特性，來調整其分工定位，並適當整合規劃，以發揮最大整體運輸效益，茲將各軌道系統之功能服務定位分析如下：

1. 高速鐵路：

高鐵時速可達每小時 200 公里以上，具速度快、準點率高、安全性高及舒適等特性，其優勢經濟里程為 300 至 500 公里的旅次範圍，故其適合擔任西部中長程客運服務。

2. 臺鐵系統：

(1) 高鐵通車後，臺鐵在西部長程旅次（約 150 公里以上）受到較大衝擊，而臺鐵仍具有票價低、不可取代性及便利性等優勢，故其在西部中短程旅次（約 150 公里以下）尚屬可經營之旅次範圍。另推動北中南區域的「區域鐵路」亦應列入因應對策。

(2) 區域鐵路屬 30~80 公里之中短程旅次，係區域中心與區域外圍鄉鎮市間之運輸活動，大部分屬通勤、通學或商務旅次，其站距或班距均較城際鐵路為短，乘客較注重準點、快速、便利等服務水準指標，並可作為高鐵及長程城際鐵路之接駁運具。

3. 都會捷運系統：

捷運系統係（MRT）服務都會區內通勤或通學旅次，屬市中心區或中心都市與外圍社區間之運輸活動（約 30 公里內之旅次），MRT 乘客較注重準點、班次密集、便利等服務水準指標。故 MRT 常擔任大型都市的大眾運輸主力，可強化市中心區活動機能。

4. 都會輕軌系統：

輕軌系統（LRT）通常以 B 型路權為主（包括 A、B、C 型路權混合），其擁有軌道系統的導引技術等優點，並具有較公車為高的生產力、安全性及舒適性。故 LRT 常作為捷運系統或區域鐵路之接駁運輸，亦可作為新市鎮的聯外大眾運輸系統。

(三) 建議地方政府應著力於推動軌道運輸系統的便捷聯外接駁系統，茲分別說明各項接駁方式之特性如下：

1. 步行：

步行是短程旅次最基本的交通工具。一般成人步行速度約在每小時 3.6 公里至 4 公里間，如從家出發到軌道運輸車站大部分為步行，並以 7 分鐘到 15 分鐘為可接受的步行時間，則其可接受之步行距離約 600 公尺至 1,000 公尺左右。

2. 自行車：

自行車係目前全球熱衷推動的綠色運具，其既環保又兼具健身功能。自行車速度較步行為快（5.0~10km/h），且停車所需之空間較汽機車為小，目前已發展出多層自行車停車架。一般而言，使用自行車之最大接駁距離約 1,600~3,200 公尺左右。

3. 市區公車或公路客運：

公車或公路客運是大多數都市最主要的地面大眾運輸工具，其路線可布設在軌道系統站間距離較大或郊區外圍之車站。由於其票價低、容量大，且有固定班次及固定路線，又有中小型容量的巴士可深入社區內道路，故適合擔任軌道系統的聯外接駁運具。

4. 機車：

亦為另一種可行之接駁運具，由於其速度可達 20~60km/h，較自行車快上許多，故接駁軌道系統乘客轉乘之距離較長，約 3,200 至 6,400 公尺之間，適於短中程之接駁旅次。

5. 計程車或計程車共乘：

計程車可提供點對點的及門直達服務，其服務對象常為消費能力較高或有緊急要事等需求之乘客，但計程車的費率較高，且在郊區或鄉間地區較難覓尋車輛，其接駁軌道系統乘客轉乘之距離較長，亦適於中短程之接駁旅次。

6. 停車轉乘（P+R）或開車接送（K+R）：

P+R 或 K+R 是以汽車為大眾運輸之接運交通工具，自其居住地行駛至軌道系統車站，再利用鐵路或捷運系統前往目的地。軌道系統於郊區之車站大部分均設有廣大之汽車停車場，供旅客停車後轉乘軌道運具。旅客接駁距離約介於 6,400~9,700 公尺間。

三、為吸引日益增加的郵輪旅客，試說明地方政府如何利用便捷的交通運輸吸引觀光客？(25 分)

《考題難易》★★(簡單)

《解題關鍵》本題涉及「海上郵輪相關運輸管理策略」相關議題，由於近幾年國家考試曾出現過，故對一般考生並不算陌生，只要考生平時有熟讀考古題，應不難作答。

【擬答】

(一)前言

1. 亞太地區為近年全球郵輪市場成長最快之區域，臺灣位處亞洲樞紐位置，蘊含豐富文化觀光資源，對國際郵輪彎靠具吸引力，我國不僅已超越新加坡，成為亞洲第二大客源市場，而且以基隆港及高雄港為母港之國際郵輪旅客更是大幅成長
2. 郵輪到港衍生之產業商機不僅限於港埠收入、港口觀光等專業服務，對於旅客各項生活必需品之補給、船舶維修後勤支援，以及旅客岸上觀光消費等，均有助於帶動國內經濟產業發展、促進就業機會，進而增加國家稅收。
3. 基隆港為亞洲第 3 大郵輪港，近期出現難得一見的「五輪會」（包括歌詩達新浪漫號、世界夢號、寶瓶星號、威士特丹號及中遠之星）同時泊靠港口熱鬧景象，5 艘郵輪總噸位共達 27 萬噸，吸引了上萬名郵輪旅客，去年基隆港郵輪客運量亦首度突破百萬人次。

(二)地方政府利用改善運輸系統來吸引日益增加的郵輪旅客之具體作法

當基隆港西岸碼頭完成整建後，將可停靠世界噸位最大的皇家加勒比「和悅號」等 22 萬噸以上的大型國際郵輪，創造更多商機。茲以基隆港為例，論述可採用之運輸管理策略來吸引日益增加的郵輪旅客，說明如下：

1. 妥善規劃基隆港區的聯外交通接駁系統
建議應先充分考量各種接駁運具之營運特性、運轉距離、實體轉乘設施、運具操作人員等因素後，再妥善規劃「接駁（轉乘）系統」（Feeder System），包括大型遊覽車、中型巴士、計程車、台鐵、國道客運、自小客車、機車、公共自行車等運具。
2. 提高基隆港區的聯外運輸系統可及性
建議應妥善規劃各種「接駁（轉乘）系統」（Feeder System）之運具搭乘地點，除應有效區隔不同運具搭乘旅客、避免人流交織外，並應儘量縮短旅客從碼頭下船後之步行距離，以提高各聯外運輸系統搭乘之可及性。
3. 提高基隆港區停車空間之使用效率
考量基隆港區供接駁車輛的停車空間有限，為增進各型車輛之運作效率，建議應確實針對各型車輛之停放時間妥善規劃，以有效提高港區停車空間之使用效率。
4. 提高人行步道及候車設施之舒適性
考量基隆地區高溫、多雨之不穩定天候特性，建議在連接旅客候船碼頭的人行步道及候車設施，應妥善規劃雨庇等遮陽避雨設施，並在適當地點設置休息座椅供旅客使用，以提高旅運設施之舒適性。
5. 增進接送遊覽車服務人員之友善度
大型觀光郵輪停靠港口後，大部分來自國外的觀光客下船後係採「團進團出」方式，通常已聯繫大型遊覽車在出口處準備接送，此時除應要求遊覽車服務人員的服裝儀容整齊清潔外，並建議應儘量提高服務人員的親和力及友善度。
6. 增進基隆港區人流及車流之安全性
考量基隆港係客貨運轉運樞紐，港區內除有大小型客車進出外，另有大貨車、聯結車等車輛行駛於港區周邊道路，爰建議應妥善規劃各型車輛之行駛動線，並作有效區隔，以提高基隆港區之交通安全性。

四、試分析地方政府經營航空站的利弊。(25 分)

《考題難易》★★★(普通)

《解題關鍵》本題係「航空運輸政策」之航空站經營管理相關課題，過去國考曾出現類似考古題，一般程度考生只要有基本觀念即可作答，但恐難以寫得完整。

【擬答】

(一)國外航空站經營狀況之概述

1. 現行歐洲或美國提供固定航線服務之機場，大多數係由「政府」（含中央或地方政府）投資興建，而該機場完工後之「所有權」自當歸屬於該興建主體。至於「經營權」部分，現行歐洲或美國之機場，大都採「獨立經營」方式，以充分發揮機場管理專業者之經營理念與管理方針。另有部分之機場則採民間參與（BOT）方式辦理。
2. 我國機場之興建則係由中央政府（交通部）負責，其建設經費來源則由交通部設置之「民航事業作業基金」支應，而該基金收入來源包括政府循預算程序之撥款、場站及其設施之使用費、助航設備服務費、機場服務費等之收入。目前除了桃園國際機場係由「桃園國際機場股份有限公司」經營外，其他國內機場則由「交通部民用航空局」所屬各級航空站進行經營與管理。

(二)試分析地方政府經營航空站的利弊得失如下：

1. 由地方政府經營航空站的優點

- (1) 航空站如能交由地方政府營運，可解決過去常為人詬病的「土地位於地方但管轄權歸中央」之管理機關不一致問題，亦可避免造成協調整合困難之情形。
- (2) 地方政府可結合航空站鄰近土地規劃建設為「航空城」，並整體考量該地區的都市或區域計畫，以達成航空站與周邊土地「互利共榮」之目標。
- (3) 航空站運量與其是否擁有便捷聯外運輸系統密切相關，當由地方政府經營航空站時，地方政府較能針對航空站周邊交通及聯外運輸系統作完整規劃。
- (4) 如由地方政府與民間共同出資興建及營運，完成後制定特別法並組成經營公司，可充分發揮航空站專業經營理念與管理方針；另可設推動委員會進行相關監督。

2. 由地方政府經營航空站的缺點

- (1) 經考量我國現階段之「民用機場整體發展政策」，係將原有軍民合用機場作最有效運用，惟仍應以國家軍事安全戰略為優先，故為免影響我國的國防空域安全，尚不宜由地方政府逕自經營航空站。
- (2) 如地方政府僅有意願經營較能賺錢之航空站（如桃園國際航空站），由於其他航空站仍普遍呈現經營虧損情形，故建議在「民航事業作業基金」負債未清償完畢前，似尚不宜將個別航空站交由地方政府經營。
- (3) 非軍民合用機場如能委託地方政府營運，雖可減少中央政府人事成本，不過涉及公權力之飛航管制項目，仍須由中央相關單位辦理，以維空域安全；另涉及國家安全之通關查驗、檢疫等項目，亦須由中央相關單位加強辦理。